

ACUERDO METROPOLITANO 26 DE 2009

(septiembre 18)

GACETA OFICIAL. AÑO XVI. N. 3539. 6, OCTUBRE, 2009. PÁG. 2.

ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

Por la cual se fijan las políticas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA-

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificado en lo pertinente por el artículo [1](#) del Acuerdo 5 de 2010 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 'por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 26 de 2009', publicado en la Gaceta Oficial No. 3642 de 16 de abril de 2010.

Notas del Editor

Para la interpretación de esta norma debe tenerse en cuenta que la Ley [128](#) de 1994, 'por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas', que hace parte de las facultades citadas en esta norma, fue derogada por el artículo [42](#) de la Ley 1625 de 2013, 'por la cual se deroga la Ley Orgánica [128](#) de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas', publicada en el Diario Oficial No. 48.776 de 29 de abril de 2013.

Para el estudio de la anterior observación, el editor sugiere tener en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia C-[901](#)/11, en el siguiente sentido: 'La derogación no afecta tampoco ipso iure la eficacia de la norma derogada, pues en general las situaciones surgidas bajo su vigencia continúan rigiéndose por ella, por lo cual la norma derogada puede mantener su eficacia, la cual poco a poco se va extinguiendo. Esto es precisamente lo que justifica que la Corte se pronuncie incluso sobre normas derogadas cuando éstas siguen produciendo efectos, con el fin de hacerlos cesar, por ministerio de la declaratoria de inexequibilidad, si tales efectos son contrarios a la Carta'.

LA JUNTA DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las atribuciones que le confieren la Ley [128](#) de 1994 y de conformidad con las leyes [105](#) de 1993 y [336](#) de 1996, el Decreto Nacional [3109](#) de 1997, los Acuerdos Metropolitanos [019](#) de 2002, [04](#), [037](#), [040](#) y [042](#) de 2007 y la Resolución del Ministerio de Transporte No. [1371](#) de 2008, y

Concordancias MEDELLIN

2020:

Resolución [2808](#) de 2020, por la cual se modifica el anexo técnico 'Parámetros de orden legal, técnicos y económicos para la operación y mantenimiento del SITVA', contenidos en la Resolución Metropolitana 918 de 2011, varias veces modificada

Resolución [2807](#) de 2020, por la cual se concede una autorización, y en consecuencia se

modifica la Resolución Metropolitana Nro. 001255 del 17 de julio de 2015, 'Por medio de la cual se define la capacidad transportadora a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada'

2018:

Resolución [2985](#) de 2018, por la cual se modifica el numeral 3 del aparte B. CONDICIONES ESPECIFICAS DE LA CUANCA 6 ZONA DE INFLUENCIA DEL TRANVÍA DE AYACUCHO Y SUS DOS CABLES del anexo 'Parámetros de orden legal, técnicos y económicos para la operación y funcionamiento del SITVA' contenido en la Resolución Metropolitana No. D- 348 de 2012, modificado por las Resoluciones 772 de 2015 y 909 de 2016

2017:

Resolución [249](#) de 2017, por la cual se modifica el subcapítulo 'Indicadores y Estándares De Calidad' de 'INDICADORES Y ESTÁNDARES DE CALIDAD' y el subcapítulo 'CONDICIONES OPERATIVAS' del anexo 'Parámetros de orden legal, técnicos y económicos para la operación y funcionamiento del SITVA' contenido en las Resoluciones Metropolitanas Nos. 918 de 2011, 348 de 2012, 1892 de 2013, 772 de 2015 y 909 de 2016

2015:

Resolución [772](#) de 2015, por medio del cual se modifica la resolución Metropolitana No. D-348 de 2012

Resolución [618](#) de 2015, por medio de la cual se modifica la Resolución Metropolitana No. 1660 de 2013

2014:

Resolución [MO-0257](#) de 2014, por medio de la cual se modifica la Resolución Metropolitana No. 0001660 de 2013

2013:

Resolución [MO-1892](#) de 2013, por la cual se modifica la Resolución Metropolitana No. D-348 de 2012

Resolución [MO-1660](#) de 2013, por medio de la cual se modifica la Resolución Metropolitana No. 0001227 de 2013

Resolución [MO-1227](#) de 2013, por la cual se adoptan unas determinaciones en el Sistema de Recaudo Electrónico del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA

2012:

Resolución [348](#) de 2012, por la cual se modifica la Resolución Metropolitana No. D - 918 de 2011

2011:

Resolución [918](#) de 2011, por la cual se adoptan unas condiciones en la aplicación de las

Políticas de Movilidad Regional para el SITVA y se dictan los parámetros para la prestación del servicio de la Troncal U de Medellín - Aranjuez y Pretroncal Avenida Oriental y los servicios de alimentación de las Cuencas 3 y 6 del SITVA

2010:

Resolución [MO-1715](#) de 2010, por la cual se crea y reglamenta el Comité de Agentes del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA y Autoridad de Transporte

Resolución [691](#) de 2010, por medio de la cual se aclara la Resolución Metropolitana No. MO 000663 de 2010

Resolución [663](#) de 2010, por medio del cual se modifica la Resolución Metropolitana No. MO 000452 DE 2010

2010:

Resolución [219](#) de 2010, por la cual se establecen los requisitos para conceder la habilitación para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros bajo la modalidad terrestre automotor del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, SIT- VA

2010:

Resolución [452](#) de 2010, por medio de la cual se adiciona y modifica la Resolución Metropolitana No. MO 000219 de 2010

CONSIDERANDO

1. Que el artículo [6o](#) de la Ley 128 de 1994, atribuye a las Áreas Metropolitanas dentro de la órbita de competencia que la Constitución y la Ley les confiere, la regulación de los hechos metropolitanos.
2. Que de conformidad con los numerales 1o y 2o del artículo [4o](#) de la Ley 128 de 1994, entre las funciones del Área Metropolitana del Valle de Aburrá está la de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su jurisdicción y racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran, y si es del caso prestar en común alguno de ellos.
3. Que conforme a lo establecido por el numeral 1o, literal c) del artículo [3o](#) de la Ley 105 de 1993, uno de los principios del transporte público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
4. Que el numeral 2o del artículo [3o](#) de la Ley 105 de 1993, determina que: "La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad."
5. Que conforme a lo establecido por el artículo [3o](#) de la Ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente

prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

6. Que conforme al artículo [50](#) de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

7. Que en aras a organizar la prestación del servicio del transporte público en la región Metropolitana, al desbordar éste la jurisdicción de cada uno de los municipios y con el fin de estructurar un sistema integrado de transporte, la Junta Metropolitana del Valle de Aburrá, mediante Acuerdo Metropolitano No. [019](#) de 2002, declaró como Hecho Metropolitano el transporte terrestre automotor, bajo sus distintas modalidades.

8. Que el Acuerdo Metropolitano No. 04 de 2007, en su artículo [22](#), establece las atribuciones básicas de la Junta Metropolitana, y en su literal i) determina que en materia de transporte le corresponde a dicha Junta Metropolitana "Dictar normas marco para implantar el transporte masivo en el Valle de Aburrá con sujeción a la normatividad vigente". Y el mismo artículo en su literal d, numeral 1o, determina que dentro de las atribuciones básicas de la Junta Metropolitana está el determinar cuales servicios son de carácter metropolitano y adoptar las medidas necesarias para su adecuada prestación.

9. Que el Acuerdo Metropolitano No [037](#) de 2007, por el cual se dictan normas marco para implantar el transporte masivo en el Valle de Aburrá, establece que la implantación del Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá tendrá como objetivo el progreso conjunto de los municipios que conforman al Área Metropolitana con base en el ordenamiento territorial, bajo condiciones que reflejen un compromiso real con el ambiente y con el mejoramiento de la calidad de vida de toda la población metropolitana, mediante la racionalización y optimización de la movilidad, con sujeción a la normatividad vigente y en consecuencia se dictan las políticas.

10. Que de la misma manera el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano adoptado por Acuerdo Metropolitano No. [040](#) de 2007, reconoce como hecho metropolitano "Las políticas y estrategias de movilidad metropolitanas, tanto en lo que se refiere a los componentes de infraestructura como a los componentes móviles".

11. Que el Acuerdo Metropolitano No [042](#) de 2007, por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para la región metropolitana del Valle de Aburrá, determina en uno de los apartes del artículo [20](#) que las disposiciones contenidas en el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, son aplicables dentro de la jurisdicción del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

12. Que la Resolución Ministerial No [1371](#) de 2008, aprobó al Area Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad de transporte para la administración del sistema en relación con el tren suburbano, metro, cable (masivo de alta capacidad), bus rápido (masivo de mediana capacidad) y buses alimentadores presentes y futuros. Definió como área de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, a las áreas urbanas y suburbanas de los municipios de Medellín, Caldas, Bello, Itagüí, Girardota, Barbosa, Copacabana, Sabaneta, La Estrella y Envigado.

13. Que se requiere definir unas políticas con las que se garantice la prestación del servicio

público masivo de alta capacidad y el de mediana capacidad bajo el modo terrestre automotor, en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio y seguridad de los usuarios, para ser tenidas en cuenta por parte del operador del sistema y de los prestadores del servicio en el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA.

ACUERDA

ARTÍCULO 1o. Fijar las políticas de la Autoridad de Transporte Masivo del Valle de Aburrá a cargo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, las cuales se encuentran contenidas en el documento anexo, que hace parte integral del presente Acuerdo, y que contiene los siguientes temas:

- Requisitos mínimos del operador
- Estructura del Sistema
- División geográfica para la operación del Sistema
- Implantación del Sistema
- Política tarifaria
- Flota
- Accesibilidad al Sistema de personas con movilidad reducida (PMR)
- Patios
- Reestructuración del transporte público colectivo
- Informalidad
- Optimización del sistema
- Pequeño propietario
- Fondo de Compensación Social y Económica
- Conductores
- Imagen institucional
- Cultura frente al SITVA
- Publicidad

ARTÍCULO 2o. Disponer que en consideración a su condición de autoridad de transporte masivo, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, a través del Director de la Entidad podrá adoptar las estrategias y condiciones a que haya lugar para la aplicación de las políticas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.



ARTÍCULO 3o. El presente Acuerdo Metropolitano rige a partir de la fecha de su publicación en gaceta oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de Junta Metropolitana del 18 de septiembre de 2009, según consta en el Acta respectiva.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Medellín, a los 18 días del mes de septiembre de 2009.

ALONSO SALAZAR JARAMILLO

Presidente Junta Metropolitana

Alcalde Metropolitano

MAURICIO FACIO LINCE PRADA

Secretario Junta Metropolitana

Director Area Metropolitana

ANEXO ACUERDO METROPOLITANO No. [26/2009](#)

POLÍTICAS MOVILIDAD REGIONAL ESTABLECIDAS POR LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ (SITVA) <Anexo modificado en lo pertinente por el artículo [1](#) del Acuerdo 5 de 2010 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.>

Notas de Vigencia

- Anexo modificado en lo pertinente por el artículo [1](#) del Acuerdo 5 de 2010 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 'por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 26 de 2009', publicado en la Gaceta Oficial No. 3642 de 16 de abril de 2010. El Acuerdo 5 de 2010 fue modificado en lo pertinente por el artículo [1](#) del Acuerdo 9 de 2010 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 'por el medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 05 de 2010', publicado en la Gaceta Oficial No. 3689 de 22 de junio de 2010.

1. Introducción

El Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá compuesto por los componentes de alta capacidad, mediana capacidad y los servidores alimentadores a estos, busca atender de manera eficiente, segura, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá mediante la transformación institucional y operacional y la organización e integración de los distintos modos de transporte público masivo y colectivo.

Este Sistema hace parte del Plan Nacional de Desarrollo 2002- 2006 "Hacia un Estado Comunitario" y del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano "Proyecto Metrópoli2008-2020: Hacia la integración regional sostenible" como el principal componente del programa de movilidad y transporte.

Los documentos CONPES 3307, 3349, 3452 y 3573 trazan las políticas para la participación de la Nación dentro del proyecto. El eje fundamental del proyecto gira alrededor de la integración

del Metro de Medellín, como columna vertebral del transporte masivo de alta capacidad, con el sistema de transporte masivo de mediana capacidad "Metroplús" incluyendo su red troncal, pretroncal y los servicios de alimentación y de Metronorte, los cuales constituyen el Sistema Integrado de Transporte del Valle De Aburrá "SITVA", para el mejor servicio de los usuarios.

2. Antecedentes

- Los documentos CONPES 3260, 3307, 3349, 3452 y 3573 que generan las políticas nacionales de carácter operacional, legal, institucional y financiera.

Documento CONPES 3260: Política Nacional de transporte urbano y masivo. Diciembre 15 de 2003.

Este documento presenta la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo -SITM- en las grandes ciudades del país y fortalecer la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las demás ciudades, con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano, dentro de un marco de eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros.

Importante mencionar las principales metas que deben alcanzar los SITM que se ejecuten en el futuro con apoyo de la Nación:

- Eliminar la "guerra del centavo" generando un cambio en el sistema de remuneración a través de la transformación de la estructura empresarial del transporte urbano, pasando de empresas afiliadoras de vehículos a empresas propietarias de vehículos.

- Integrar física, tarifaria y operacionalmente la mayor parte de las rutas de la ciudad, teniendo en cuenta los criterios técnicos y financieros, y acorde con el programa de implantación del SITM adoptado. La integración puede incluir modos de transporte diferentes a los buses.

- Reordenar y coordinar las rutas de transporte público colectivo existentes con los servicios y rutas del nuevo SITM.

- (...).

Documento CONPES 3307: Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá. Septiembre 6 de 2004.

Este documento describe la problemática de movilidad que se presenta en el Valle de Aburrá. Así mismo, plantea la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo, en el cual Metroplús hace parte de la solución a los problemas que se identificaron. El diagnóstico manifiesta:

"La problemática de movilidad en el Valle de Aburrá ha tratado de solucionarse a través de mejoras puntuales en la operación del transporte público colectivo y, principalmente, mediante la implantación del Sistema Metro. La región cuenta ya con un sistema de transporte masivo, sin embargo existen aún importantes retos, dado el limitado cubrimiento del Metro, su baja integración con el resto del transporte público, y la explotación, bajo incentivos adecuados, del servicio de transporte colectivo. El Metro ha significado un gran avance para el transporte, la calidad de vida y el desarrollo urbano del Valle de Aburrá, con muy importantes inversiones por parte de los Gobiernos de Medellín y Antioquia y el apoyo continuado del Gobierno Nacional.

Sin embargo, la implantación del Metro está incompleta, al no contar con una adecuada integración con transporte público colectivo del Valle de Aburrá. Esta situación genera ineficiencias en todo el conjunto del sistema de transporte público en la región, y no permite el aprovechamiento integral del componente rígido del sistema integrado de transporte".

Como resultado de la identificación de la problemática antes descrita, se establece la reorganización del transporte público colectivo actual como requisito indispensable para la implementación de Metroplús y se plantea un cronograma de mediano y corto plazo con algunas actividades generales para lograr este cometido, entre las cuales se encuentran la reducción de la sobreoferta, el ajuste de la capacidad transportadora, y el establecimiento de las bases para la organización de cuencas de transporte, entre otros aspectos.

Igualmente, se describen los impactos que el proyecto va a tener desde distintos puntos de vista, estos impactos se consideran como metas de la estructuración:

- Impacto Técnico - Económico: Reducción de costos operativos, de tiempos de viaje, de la sobreoferta del transporte público y ahorros en los costos de mantenimiento de la flota frente a la situación actual con impactos beneficiosos sobre la tarifa al usuario.

- Impacto Físico - Espacial: En los corredores se proyecta un impacto positivo pues en la medida que se cambia el perfil vial se genera una mayor capacidad y calidad del servicio público y privado. Se presenta un cambio en la dinámica de movilidad del área metropolitana, especialmente para el peatón y los modos de transporte motorizados y se genera una revitalización de las actividades cívicas y comerciales sobre los corredores del sistema.

- Impacto Socio - Ambiental: Se enuncian algunos de los impactos socio ambientales que traería el sistema, entre ellos el ahorro en el costo de viaje, la generación de empleos temporales, la reducción de emisiones contaminantes y la disminución de la accidentalidad.

Finalmente, se formula un cronograma para la materialización del proyecto y se definen las autoridades que conforman el esquema institucional del proyecto con enunciación de sus principales funciones, así:

- El Área Metropolitana del Valle de Aburrá: Funciones de planificación, regulación, control y vigilancia del transporte urbano en el área de influencia del proyecto.

- Metroplús S.A.: Gestión, contratación y operación del Sistema. La construcción y mantenimiento de la infraestructura la desarrollará directamente o mediante convenio interadministrativo con la entidad municipal que tenga la competencia para el desarrollo de obras públicas e intervención del espacio público municipal.

- Ministerio de Transporte: Seguimiento de los aspectos técnicos, procedimentales y de ejecución del Plan Nacional de Transporte Urbano.

Documento CONPES 3452: Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá - Seguimiento. Diciembre 11 de 2006.

En este documento se modifican los documentos CONPES 3307 y 3349, aprobando la participación de la Nación en las obras de infraestructura que se deben realizar en el Municipio de Bello para el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá en el Municipio de Bello y declarando la inclusión del Municipio

de Bello en el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá como de importancia estratégica para el país de acuerdo con lo establecido en la ley [819](#) de 2003.

Con respecto al trazado y la integración de los servicios que atienden el Municipio de Bello con el resto del SITVA, este documento establece la construcción de un corredor pretroncal por el corredor de la Quebrada La García, que se integra en la estación Bello del Metro de Medellín.

Documento CONPES 3573: Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá - Seguimiento y modificación. Marzo 16 de 2009.

Este documento actualiza el valor y el alcance de Metroplús, teniendo en cuenta el grado de avance del proyecto, los presupuestos ajustados con la ejecución de las obras y los avances de los diseños para el sistema.

"El proyecto inicialmente previsto, contemplaba la construcción de 12.5 km de corredores exclusivos en la troncal Universidad de Medellín - Aranjuez, con cinco rutas de alimentación en los extremos y 22 estaciones centrales. La Pretroncal del Sur consideraba un corredor pretroncal compartido de 18.1 km, con paraderos sencillos a la derecha y se integraba únicamente al Metro de Medellín en la estación Aguacatala, en la calle 12 sur.

(...)

Las modificaciones más importantes de la Pretroncal del Sur, tomadas a partir de los análisis del diseño operacional del sistema, fueron: a) pasar de una operación en el costado derecho de la vía a una operación sobre el carril izquierdo en corredor exclusivo, en los municipios de Medellín y Envigado; b) en el municipio de Itagüí, implementar una operación al costado izquierdo o derecho de la vía, de acuerdo con las características particulares del corredor vial existente; c) incluir una estación de integración Metro - Metroplús, que no estaba prevista, en el sector de la Aguacatala (calle 12 sur).

(...)

Tanto la troncal Universidad de Medellín - Aranjuez, como la Pretroncal del Sur conservan las características del trazado definidas en el Documento Conpes 3307 de 2004 (...)

Además, se incluye en el documento una integración estratégica entre el Metro de Medellín Ltda y Metroplús S.A, la cual aprovechará la infraestructura instalada y la experiencia que tiene el Metro de Medellín en la programación diaria de su operación, recaudo, control y manejo de las tecnologías aplicadas a estas actividades, para optimizar la ejecución.

Adicionalmente, en el aspecto institucional se menciona que se ejecutarán las acciones necesarias para garantizar la integración física, operacional, institucional, virtual y tarifaria entre el Metro y Metroplús.

Finalmente, el CONPES incorpora al Metro de Medellín como el responsable de la operación, el recaudo, el control y las comunicaciones del Sistema.

- El Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá, instrumento de planeación, que tiene como objetivo identificar los requerimientos de movilidad hasta el año 2020 y establecer las políticas, las acciones, los programas, los proyectos y las inversiones en infraestructura de transportes, espacio público y sus equipamientos colectivos, que garanticen el flujo y la movilidad en el

territorio de las personas y los bienes, para mejorar la calidad de vida y aumentar la competitividad de la región.

Este Plan incorporó dentro de sus estrategias el desarrollo y la modernización del transporte público colectivo, en el cual se aboca al mejoramiento de niveles de servicios actuales, fomenta el aumento gradual y sostenido de nuevos servicios de transporte público integrados con el Metro de Medellín, promueve una renovación constante del parque vehicular y una disminución de la sobreoferta existente, propiciando la industrialización del sector a través de la creación de empresas formales que actúen con estructuras sólidas y profesionalizadas, que compitan por los nuevos servicios de transporte público previstos para el Valle de Aburrá.

El Decreto 800 de 1989 por medio del cual se reglamentan los programas, la Metrópoli del Metro y el Sistema Integral del Transporte, establece en su artículo 3o, el proceso de desarrollo del programa SIT, el cual deberá consultar las necesidades de planeación urbana del municipio de Medellín y del Sistema de operación del transporte integrado al tren metropolitano.

3. Definición de las Políticas del SITVA

- Requisitos mínimos del operador

Si el operador requiere para la prestación del servicio apoyarse en un agente externo o un prestador de servicio, deberá:

- Hacerlo con una empresa por cuenca que tenga dentro de su objeto social la prestación de transporte masivo bajo el modo terrestre automotor.
- El prestador del servicio no puede encontrarse incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad según la normatividad legal establecida para celebrar contratos y prestar el servicio de transporte público.
- El prestador del servicio debe encontrarse al día en sus pagos a la seguridad social y a los aportes parafiscales.
- La flota que se vincule en operación al SITVA deberá ser de propiedad directa y exclusiva del prestador del servicio, salvo si ésta se adquiere por medio de leasing.
- El prestador del servicio deberá vincular en la sociedad o consorcio o unión temporal que conformen, un número plural de personas naturales o jurídicas que tienen la condición de pequeño propietario, como se consagra más adelante.

- Estructura del Sistema

El SITVA debe ser un sistema conformado por los componentes de alta capacidad y de mediana capacidad y los servicios alimentadores a los anteriores, los cuales deberán operar bajo condiciones de integración institucional física, virtual operacional y tarifaria.

El SITVA podrá complementarse con cualquier modo que sea iniciativa de los municipios del Valle de Aburrá, los cuales, deberán estructurarse técnica, legal y financieramente, de manera tal que no afecten la operatividad y sostenibilidad del SITVA, bajo la supervisión y coordinación de la autoridad del transporte masivo.

La integración física implica el desarrollo de infraestructura especializada (paraderos, andenes y

pasos protegidos sobre vías hasta estaciones de integración específicamente destinadas para este objetivo) para que los trasbordos entre los servicios del SITVA, se realicen de manera segura, coordinada, rápida, informada, y dentro de un mismo sistema de validación de pasajes que permita el seguimiento del pasajero gracias al sistema de recaudo. Adicionalmente y en los casos en que se requiera, se apoyará en la operatividad del sistema de recaudo para lo cual se dotará de equipos de validación de pasajes.

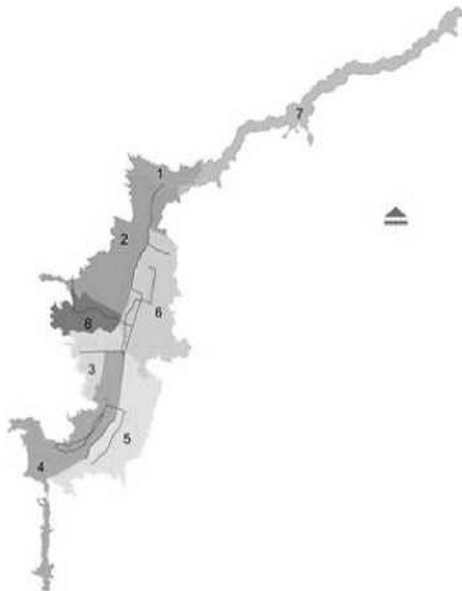
La integración operacional implica que las características de los servicios de alimentación se encuentran definidas acorde con los servicios del Metro y Metroplús y son monitoreados a través de un sistema centralizado de control e intervención de la operación en forma coordinada con los demás elementos que confluyen en el transporte masivo del Sistema.

La integración tarifaria implica para el usuario la posibilidad de acceder a esquemas tarifarios especiales que sean definidos para la utilización integrada del servicio de transporte masivo, hasta completar un viaje completo entre un lugar de origen y uno de destino. Esto implica un sistema de recaudo centralizado y una tarifa integrada en todos sus servicios, predeterminada para hacer uso de las diferentes opciones de viaje.

La integración virtual son los procedimientos que mediante la utilización del medio de pago del Sistema permiten al usuario pasar de un modo a otro del Sistema, dentro de un límite de tiempo previamente definido.

- División geográfica para la operación del Sistema

Dividir el Valle de Aburrá en un número de cuencas que permita la prestación del servicio con varios agentes externos y su sostenibilidad. Para la cual se han establecido las siguientes cuencas:



1. Bello Norte (Límites: Costado occidental del Río Medellín y la Quebrada la García).

2. Bello Sur (Límites: Al costado occidental del Río Medellín es la Quebrada la García y al costado oriental del Río Medellín es Copacabana), San Cristóbal, Comunas 5,6, 7 de Medellín.

3. Comuna 16 de Medellín y los barrios Conquistadores, UPB, Laureles, Las Acacias y la Castellana de la Comuna 11 de Medellín.

4. Comuna 15 de Medellín, San Antonio de Prado, Caldas, La Estrella e Itagüí.

5. Comuna 14 de Medellín, Envigado y Sabaneta.

6. Comunas 1,2, 3, 4, 8, 9 y 10 de Medellín.

7. Barbosa, Girardota, Copacabana.

8. Comunas 12 y 13 de Medellín y la Comuna 11 de Medellín, sin incluir los barrios Conquistadores, UPB, Laureles, Las Acacias y la Castellana.

En las cuencas 3 y 6 se ofrecerá la operación de la troncal, de los anillos del centro y la alimentación a Metro y a Metroplús.

En las cuencas 4 y 5 se ofrecerán la operación de la pretroncal y la alimentación a Metro y a Metroplús.

En las cuencas 1, 2, 7 y 8 se ofrecerán la operación de alimentación a Metro.

- Implantación del Sistema

La implantación del Sistema debe hacerse de manera gradual e ir acompañada de campañas educativas que indiquen, a todos los actores involucrados de forma directa o indirecta, las realidades sobre el proyecto que se está implantando para facilitar su utilización a la vez que no se generen falsas expectativas.

El éxito en la implantación de un sistema de transporte es la clave que asegura su sostenibilidad y aceptación por parte de los usuarios y en general de toda la población, la cual se encuentra a la expectativa de la solución a los problemas de movilidad en sus ciudades.

Los principales problemas en la implantación de un sistema que entra a romper la cotidianidad en los comportamientos de viaje, como es el caso del SITVA, están asociados a la falta de planeación en el proceso de entrada en operación.

Es así como se han definido las siguientes fases para la implantación del Sistema:

Fase	Descripción
1	<p>Entra en operación la Troncal de Metroplús de la Universidad Medellín - Aranjuez con su respectiva alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada. Adicionalmente, se inicia la operación de los Anillos del Centro de Medellín que funcionarán como alimentadores de la Troncal.</p> <p>Entra en operación la alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 3 y 6 bajo la estructura del SITVA</p> <p>La alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 1, 2, 4, 5, 7 y 8 operarán como lo ha venido haciendo hasta ahora (condiciones técnicas, legales y financieras de los convenios comerciales actuales), con un período de transición no mayor a seis meses.</p>
2	<p>La alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 1,2, 4, 5, 7 y 8 se incorporarán bajo la estructura del SITVA. Además se incorporarán las demás rutas alimentadoras al Metro que se generen.</p>

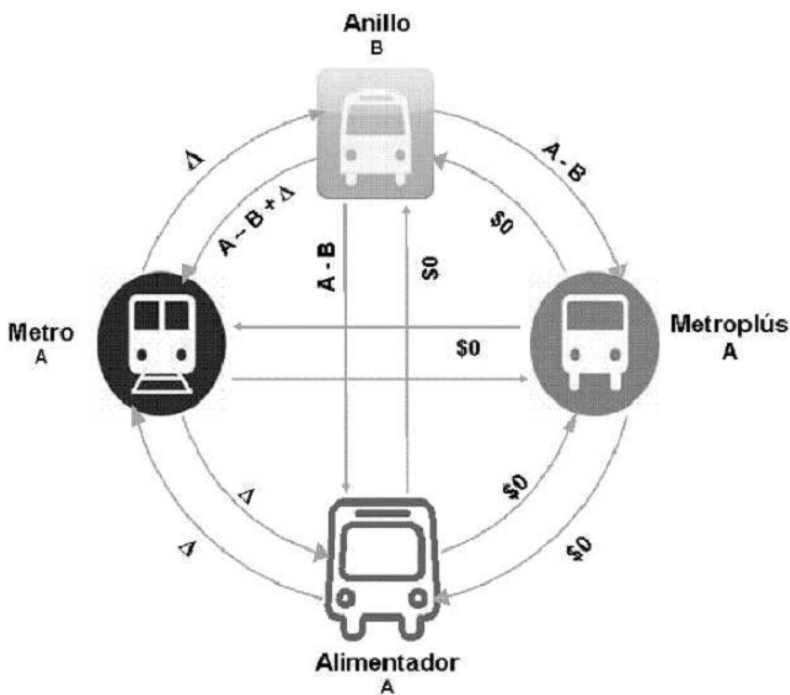
3	Se incorporan a las fases anteriores, los nuevos proyectos de ampliación del Metro de Medellín: Corredor de la carrera 80 entre Aguacatala y Colp isos, cable a Picacho, extensión Línea B del Metro, y habilitación comercial de la Línea C, y el Tren de Cercanías o Multipropósito. Estos proyectos incluyen su respectiva alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada.
4	Se incorporan a las fases anteriores, la pretronal del sur y su alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada.

- Definición del Sistema Tarifario

La estructura tarifaria del Sistema deberá garantizar la sostenibilidad del SITVA ser costeable por los usuarios y competitiva frente a las demás alternativas de transporte.

El usuario pagará una tarifa igual por el primer acceso a los modos Metroplús, Metro o alimentador del Sistema, excepto los municipios extremos del Valle de Aburrá (Barbosa y Girardota). El primer acceso a los anillos del centro tiene una tarifa diferente, inferior a las anteriores.

Según las combinaciones de modos que realice el usuario para el desplazamiento en el Sistema, la tarifa de ingreso le permitiría hacer uso de uno o más modos para el desarrollo del viaje o el pago de valores adicionales por los trasbordos realizados, como lo muestra la figura.



El Sistema tendrá tarifas con descuento para usuarios con condiciones especiales, de acuerdo con la normatividad vigente.

- Flota

La flota para las troncales, alimentadores de Metroplús y nuevos servicios alimentadores a Metro debe ser con vehículos nuevos a gas, para la implementación de la primera y segunda fase SITVA

Para la flota de los servicios de alimentación existentes al Metro, el operador según su estructuración financiera puede elegir uno de los siguientes dos escenarios:

- Escenario 1. Operar con vehículos nuevos a gas.

- Escenario 2. Operar con la flota más nueva existente, es decir con vehículos de modelos superiores o iguales a 2007, y sólo podrán operar hasta que cumplan una edad de 5 años, momento en el cual deben cambiarse a vehículos nuevos a gas y cumplir con el proceso de racionalización.

De todas maneras, todos los vehículos que ingresen al Sistema deberán estar adecuados con los equipos necesarios para el recaudo, control y comunicaciones y cumplir con la normatividad existente relacionada con la accesibilidad para las personas de movilidad reducida.

Teniendo en cuenta la capacidad máxima requerida en los corredores de Metroplús, el vehículo seleccionado es el tipo padrón. La tipología de buses padrón para el SIT-VA debe cumplir con la norma NTC 4901-1 y END 0043 que trata sobre los requisitos técnicos mínimos de seguridad y comodidad para los vehículos de transporte masivo urbano de pasajeros, en lo referente a sus características técnicas, operativas y de seguridad que deben cumplir los vehículos de un solo piso tipo padrones.

Adicional a las características y requisitos exigidos en las normas mencionadas anteriormente, los vehículos padrón, deberán cumplir con las siguientes características:

- Tipo de bus: Convencional con motor dedicado a gas natural
- Combustible: Gas natural
- Nivel de emisiones mínimo: Euro IV
- Puertas de abordaje en el costado izquierdo, localizadas entre los ejes del vehículo, lo más cercanas a éstos.
- Capacidad: 90-100 pasajeros
- Autonomía: 300 Km.
- Vida Útil: 1.000.000 Km o 15 años de operación.

Para la alimentación del sistema, siempre y cuando las especificaciones técnicas de las vías lo permitan, se eligió el vehículo Bus-Buseta, los cuales deberán cumplir con las directrices de la norma END 43 y NTC 5206 que dicta los parámetros técnicos, de seguridad y comodidad, necesarios en la construcción, ensamblaje y funcionamiento de carrocerías y chasis en Colombia. Además de lo indicado en esta norma, los vehículos alimentadores deberán cumplir con lo siguiente:

- Tipo de bus: Busetón con motor dedicado a gas natural
- Combustible: Gas natural
- Nivel de emisiones mínimo: Euro IV.
- Puertas de abordaje en el costado derecho y el acceso de pasajeros se realizara a nivel de andén utilizando escaleras.
- Capacidad: 40-50 pasajeros

- Autonomía: 250 Km
- Vida Útil: 800.000 Km o 15 años de operación.

Paradas Fijas

Todos los vehículos que prestan el servicio de alimentación al sistema, únicamente se detendrán en paradas fijas, las cuáles serán definidas de manera concertada con el Operador del Sistema, los prestadores del servicio, el Ente Gestor y la Autoridad de Transporte Masivo, previo a la entrada en operación del sistema.

Lo anterior para garantizar el cumplimiento de las condiciones operacionales del sistema y la optimización de la infraestructura existente, a la vez que brinda seguridad y comodidad al usuario del mismo.

- Accesibilidad al Sistema de personas con movilidad reducida (PMR)

El Sistema en sus diferentes etapas de implantación deberá cumplir plenamente con las condiciones necesarias para brindar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida (PMR).

- Patios

Los patios son las áreas en las que los vehículos que presten el servicio del Sistema bajo el modo terrestre automotor, se estacionarán mientras no estén operando. Además, son centros de producción en donde se deben realizar los ciclos que permitan al prestador del servicio, cumplir con sus obligaciones contractuales (áreas de servicio, de talleres, de inspección visual, mantenimiento, abastecimiento); esto sin perjuicio de la posibilidad de que una o varias de las actividades del ciclo de producción del transporte se puedan realizar en diversas instalaciones, a opción del prestador del servicio.

La utilización de los patios, estará destinada exclusivamente a atender vehículos vinculados a la operación del Sistema.

Los prestadores del servicio deberán contar con patios para el aparcamiento de los vehículos del Sistema y para los alimentadores, como mínimo, zonas de aparcamiento fuera de la vía pública, mientras no se encuentren en operación, para lo cual el operador del sistema deberá garantizar que esta obligación se cumpla.

- Reestructuración del transporte público colectivo

Se hace necesario reestructurar el transporte público colectivo para la entrada en operación del SITVA, mediante la eliminación y modificación de rutas, con el fin de que no queden recorridos superpuestos, que incrementen los costos, incentiven la competencia entre modos por el pasajero y presten un mal servicio. Condición indispensable para el proceso de negociación entre el Metro de Medellín y los prestadores del servicio.

La reestructuración del transporte implicará una reducción de flota, en ese sentido se deberá reducir la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo. Para las rutas urbanas se expedirán los actos administrativos necesarios por parte de la Secretaría de Transporte y Tránsito correspondiente en los que se refiere al ajuste de su capacidad. Para las rutas metropolitanas el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, expedirá dichos actos administrativos.

- Informalidad

En la actualidad, se ha venido desarrollando un servicio de transporte alternativo al transporte público colectivo, de manera informal, el cual debe controlarse por lo tanto:

Todas las autoridades de transporte deberán formular, implementar y garantizar el efectivo cumplimiento de las estrategias para ejercer un efectivo control a la informalidad, especialmente en aquellas zonas donde inicie la operación del Sistema, como un requisito más, necesario para garantizar la sostenibilidad del sistema.

- Optimización del sistema

Una vez entre el SITVA, se tendrá una sobreoferta de los vehículos que inicialmente prestaban el servicio público colectivo, debido a las eficiencias del Sistema.

Por el ingreso de las unidades vehiculares del SITVA, saldrán del transporte público colectivo tradicional una cantidad de unidades, acorde con la estructuración operativa. En ese sentido se establece la chatarrización como un mecanismo mediante el cual se ajusta la oferta a la demanda, la cual estará a cargo del prestador del servicio y vigilado y controlado por el operador y la autoridad de transporte masivo.

En caso de requerirse recursos adicionales para la chatarrización, podrán emplearse otros mecanismos, entre ellos, el Fondo de Racionalización Metropolitano.

Por parte de la autoridad de transporte, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se realizará la verificación constante de la racionalización del parque automotor remanente, es decir, de reducción de capacidad transportadora, así como de la desintegración física de dichas unidades.

- Pequeño propietario

Deberá protegerse al pequeño propietario mediante la vinculación en la sociedad o consorcio o unión temporal a los pequeños propietarios (propietario de hasta dos vehículos de transporte público colectivo con matrícula y tarjeta de operación expedida por las autoridades de transporte de cualquiera de los municipios que conforman el Valle de Aburrá).

Cada pequeño propietario no podrá concentrar más del 0,4% de la participación dentro de la sociedad y deberán pertenecer a las cuencas

Se debe acreditar que las acciones o participaciones de los pequeños propietarios en la sociedad o consorcio o unión temporal, se encuentran protegidas estatutariamente o mediante el acuerdo de la unión temporal o de consorcio, con una cláusula que advierta que tales participaciones al ser transadas deberán reconocer su participación proporcional en el negocio, a razón de un valor equivalente al 200% del valor presente neto del flujo futuro descontado del contrato de vinculación a una tasa mínima del 12%, si la venta tiene lugar en los primeros 5 años de vigencia del contrato de vinculación celebrado con la empresa operadora.

- Fondo de Compensación Social y Económica

Se deberá crear un Fondo, para proteger a los pequeños propietarios, a cargo de los prestadores del servicio, el cual deberá reglamentarse.

- Conductores

Se debe tener en cuenta para la selección de los conductores, aquellos que hoy se encuentran desarrollando esta actividad en la respectiva cuenca.

El operador del Sistema a través del prestador del servicio, deberá desarrollar de manera permanente y continua programas de capacitación periódica, la cual debe contener los siguientes temas: Técnicas de conducción, primeros auxilios, relaciones interpersonales entre otros.

Los conductores seleccionados serán aquellos que:

- Hayan aprobado satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación en los temas antes descritos.

- Cumpla con las condiciones físicas y psicológicas que garanticen la seguridad del servicio, valorada por profesionales y/o instituciones médicas.

El operador definirá el procedimiento y reglamentación para la selección de los conductores, en cumplimiento de lo anteriormente establecido.

- Imagen institucional

La infraestructura y vehículos del Sistema deberán conservar una imagen unificada.

- Cultura frente al SITVA

Se deberá establecer un manual para que el usuario aprenda como funciona el sistema y el comportamiento que debe tener dentro del mismo, y se deberán implementar programas sistemáticos de formación de usuarios. Estos deberán ser compatibles con la Cultura Metro.

- Publicidad

La publicidad en el sistema tanto en su infraestructura como en los vehículos deberá ajustarse a la normatividad existentes y al control y supervisión de las autoridades competentes, el recaudo por este concepto será para el Sistema.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Compilación de disposiciones aplicables al MUNICIPIO DE MEDELLÍN

n.d.

Última actualización: 18 de marzo de 2021



Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos
